

⑯ BUNDESREPUBLIK

DEUTSCHLAND



DEUTSCHES

PATENTAMT

Offenlegungsschrift

⑯ DE 3150873 A1

⑯ Int. CL 3:

A45 C 5/12

E 05 D 9/00

E 05 D 7/085

E 05 F 1/12

P 31 50 873.1

22. 12. 81

12. 8. 82

Behördeneigentum

⑯ Unionspriorität: ⑯ ⑯ ⑯

31.12.80 FR 8027853

17.06.81 FR 8111960

⑯ Erfinder:

Seynhaeve, Andre Girard, 60300 Senlis, FR

⑯ Anmelder:

Société Delsey, 93012 Bobigny, FR

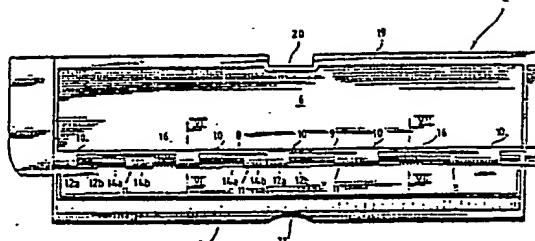
⑯ Vertreter:

Menges, R., Dipl.-Ing.; Prahl, H., Dipl.-Chem. Dr.rer.nat.,
Pat.-Anw., 8000 München

⑯ »Gepäckstück«

Die Erfindung betrifft ein Gepäckstück, wie beispielsweise einen Hand- oder Aktenkoffer, mit wenigstens einem Scharnier aus zwei Teilen (6, 7), die durch eine Gelenkkarze (8) miteinander verbunden sind, welche sich auf Lagern (10, 11), die an jedem der beiden Teile vorgesehen sind, abstützt. Die Lager bestehen jeweils aus wenigstens zwei Laschen (12a, 12b; 14a, 14b), die in der Richtung der Gelenkkarze (8) hintereinander angeordnet sind. Die Laschen sind in bezug aufeinander um die Gelenkkarze (8) winkelversetzt und haben jeweils eine Seite, die mit einer Längsaussparung versehen ist, welche die Gelenkkarze durchläßt. Die Aussparung einer der Laschen begrenzt mit der benachbarten Lasche einen Kanal, dessen Querschnitt gleich dem Querschnitt der Gelenkkarze (8) oder etwas größer als dieser ist.

(31 50 873)



PATENTANWÄLTE
MENGES & PRAHL

3150873

Zugelassene Vertreter vor dem Europäischen Patentamt
Professional representatives before the European Patent Office

Erhardtstrasse 12, D-8000 München 5

Patentanwälte Menges & Prahl, Erhardtstr. 12, D-8000 München 5

Dipl.-Ing. Rolf Menges
Dipl.-Chem. Dr. Horst Prahl

Telefon (089) 26 3847
Telex 529581 BIPAT d
Telegramm BIPAT München

Ihr Zeichen/Your ref.

Unser Zeichen/Our ref. S-81121

Datum/Date

SOCIETE DELSEY
F-93012 Bobigny

P a t e n t a n s p r ü c h e :

1. Gepäckstück, wie beispielsweise ein Hand- oder Aktenkoffer, mit wenigstens einem Scharnier, das aus zwei Teilen besteht, die mittels einer Gelenkachse gelenkig miteinander verbunden sind, die auf Lagern, welche an jedem der beiden Teile vorgesehen sind, gelagert ist, dadurch gekennzeichnet, daß jedes Lager (10, 11; 34, 36) mit wenigstens zwei Laschen (12a, 12b; 14a, 14b; 37, 38, 39; 40, 41, 42) versehen ist, die in der Richtung der Gelenkachse (8; 33) hintereinander angeordnet sind, in bezug aufeinander um die Gelenkachse winkelversetzt sind und jeweils eine Fläche aufweisen, die mit einer Längsaussparung (13a, 13b; 15a, 15b) versehen ist, die die Gelenkachse durchläßt, wobei die Aussparung einer der Laschen mit der der benachbarten Lasche einen Kanal begrenzt, dessen Querschnitt gleich dem Querschnitt der Gelenkachse oder etwas größer als dieser ist.

2. Gepäckstück nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die ausgesparten Seiten der Laschen der Lager (10, 11) jedes Scharnierteils sich in oder im wesentlichen in einer Längsmittelebene der Achse (8) befinden und daß ihre Aussparung halbzylindrisch ist und einen Durchmesser hat, der gleich

dem der Achse oder etwas größer als dieser ist.

3. Gepäckstück nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Laschen (37, 38, 39; 40, 41, 42) jedes Lagers (34, 36) durch Stege (43) miteinander verbunden sind, die die Wände ihrer Längsaussparungen in der Höhe verlängern.

4. Gepäckstück nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Stege (43), die die Wände ein und derselben Längsaussparung in der Höhe verlängern, parallele Innenseiten haben sowie Außenseiten, die sich in der Verlängerung der Außen-seite der benachbarten Lasche oder Laschen befinden und die-selbe Form wie diese Außenseite haben.

5. Gepäckstück nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeich- net, daß jedes Lager (34, 36) drei Laschen (37, 38, 39; 40, 41, 42) aufweist und daß die Winkelversetzung zwischen zwei benachbarten Laschen 180° beträgt.

6. Gepäckstück nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeich- net, daß jedes Lager (34, 36) drei Laschen (37, 38, 39; 40, 41, 42) aufweist und daß die Winkelversetzung zwischen zwei benachbarten Laschen 90° beträgt.

7. Gepäckstück nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch ge- kennzeichnet, daß die Lager (10, 11; 34, 36) eines der Scharnierteile (31, 32) zwischen die des anderen Scharnier- teils eingefügt sind.

8. Gepäckstück nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch ge- kennzeichnet, daß die Achse (8) auf wenigstens einem Ab- schnitt, der sich zwischen zwei aufeinanderfolgenden Lagern (10, 11) befindet, von einer Schraubenfeder (16) umgeben ist, deren Enden (17, 18) sich an den beiden Scharnierteilen ab- stützen um eines von ihnen schnell in eine seiner Schwenk- extremstellungen zurückzubringen.

9. Gepäckstück nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Scharnierteile aus dem Boden (6) und dem Deckel (7) eines Kunststoffbehälters bestehen, insbesondere eines Schreibetuis, das innerhalb des Gepäckstückes vorgesehen ist.

10. Gepäckstück nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß es aus zwei Kunststoffschalen besteht, die gelenkig miteinander verbunden sind, und daß die beiden Scharnierteile durch die beiden Schalen gebildet werden.

PATENTANWÄLTE
MENGES & PRAHL

3150873

Zugelassene Vertreter vor dem Europäischen Patentamt
Professional representatives before the European Patent Office

Erhardtstrasse 12, D-8000 München 5

4

Patentanwälte Menges & Prahl, Erhardtstr 12, D-8000 München 5

Dipl.-Ing. Rolf Menges
Dipl.-Chem. Dr. Horst Prahl

Telefon (089) 26 3847
Telex 529581 BIPAT d
Telegramm BIPAT München

Ihr Zeichen/Your ref

Unser Zeichen/Our ref. S-81121

Datum/Date

SOCIETE DELSEY

F-93012 Bobigny

Gepäckstück

Die Erfindung betrifft ein Gepäckstück, wie beispielsweise einen Hand- oder einen Aktenkoffer, mit wenigstens einem Scharnier, das aus zwei Teilen besteht, die mit Hilfe einer Gelenkachse gelenkig miteinander verbunden sind, welche in an jedem der Teile vorgesehenen Lagerböcken oder Lagern gelagert ist.

Die Teile der Scharniere, die man gegenwärtig an Gepäckstücken findet, sind im allgemeinen mit seitlichen Lagerböcken oder Lagern versehen, welche in einer Linie angeordnete Bohrungen zur Aufnahme der Gelenkachse aufweisen. Wenn diese Teile aus Formstoff hergestellt werden, ist es erforderlich, vor dem Pressen oder Gießen einen oder mehrere metallische Stifte in die Form einzuführen, um zu vermeiden, daß der Kunststoff die Stellen der Bohrungen ausfüllt, die für die Gelenkachse reserviert sind. Dieses Herstellungsverfahren ist nicht ganz zufriedenstellend, weil seine Durchführung langwierige und heikle Bearbeitungsvorgänge erfordert. Es ist

nämlich zweckmäßig, die Metallstifte vor jedem Formvorgang in die Formen einzusetzen und sie dann wieder herauszuziehen, um die Bohrungen der Lager freizugeben.

Aufgabe der Erfindung ist es, diese Nachteile zu beseitigen.

Zu diesem Zweck schafft die Erfindung ein Gepäckstück mit wenigstens einem Scharnier, das dadurch gekennzeichnet ist, daß jedes Lager aus wenigstens zwei Laschen gebildet ist, die in Richtung der Gelenkkachse hintereinander angeordnet, in bezug aufeinander winkelversetzt um die Gelenkkachse angeordnet sind und jeweils eine mit einer Längsaussparung versehene Seite aufweisen, die die Gelenkkachse durchläßt, wobei die Aussparung einer der Laschen mit der benachbarten Lasche einen Kanal begrenzt, dessen Querschnitt gleich dem Querschnitt der Gelenkkachse oder etwas größer als dieser ist.

Die an jedem der Teile des Scharniers vorgesehenen Lager sind somit nicht mit Bohrungen, sondern mit komplementären, hintereinander angeordneten Aussparungen versehen. Sie können infolgedessen ohne Zuhilfenahme eines Stiftes geformt, d.h. gepreßt oder gespritzt werden.

Bei einer besonderen Ausgestaltung des Scharniers sind die ausgesparten Seiten der Laschen der Lager jedes Scharnier- teils in oder im wesentlichen in einer Längsmittellebene der Gelenkkachse angeordnet, wobei ihre Aussparung halbzyklindrisch ist und einen Durchmesser hat, der gleich dem der Achse oder etwas größer als dieser ist.

Die Achse wird so auf ihrem gesamten oder praktisch auf ihrem gesamten Umfang festgehalten. Es besteht daher keine Gefahr eines seitlichen Entweichens, was das Scharnier besonders dauerhaft macht.

In einer weiteren Ausgestaltung des Scharniers sind die Laschen jedes Lagers durch Stege miteinander verbunden, welche die Wände ihrer Längsaussparungen in der Höhe verlängern.

Die Stege verbessern so die Steifigkeit der Lager und geben somit dem Scharnier eine größere Festigkeit. Sie gestatten darüber hinaus, die Gelenkkachse in ihren Längsaussparungen besser festzuhalten, wodurch jede Gefahr einer ungewollten Zerlegung des Scharniers beseitigt wird, selbst wenn die Scharnierteile starken, in umgekehrter Richtung ausgeübten Kräften ausgesetzt sind.

Vorzugsweise haben die Stege, die die Wände ein und derselben Längsaussparung in der Höhe verlängern, parallele Innenseiten und Außenseiten, die sich in der Verlängerung der Außenseite der benachbarten Lasche oder Laschen befinden und dieselbe Form wie die Außenseite haben.

Die durchgehende Form, die zwischen den Außenseiten der Stege und denen der Laschen vorhanden ist, trägt zur Verbesserung des Aussehens des Scharniers bei.

Gemäß einem weiteren Merkmal der Erfindung liegen die Lager eines der Scharnierteile vorzugsweise zwischen denen des anderen Scharnierteils. In diesem Fall ist die Gelenkkachse abwechselnd durch die beiden Scharnierteile gelagert, wodurch dessen Festigkeit sehr verbessert wird.

Darüber hinaus ist die Gelenkkachse auf wenigstens einem Abschnitt, der zwischen zwei aufeinanderfolgenden Lagern liegt, vorzugsweise von einer Schraubenfeder umgeben, deren Enden sich an den beiden Scharnierteilen abstützen, um eines von ihnen in eine seiner Schwenkextremstellungen zurückzustellen.

Wenn eines der Scharnierteile einer Schwenkkraft ausgesetzt wird, durch die gleichzeitig die Feder unter Spannung gesetzt

wird, wird es daher automatisch durch die Feder, die sich entspannt, sobald die Wirkung der Schwenkkraft nicht mehr vorhanden ist, in seine Ausgangsstellung zurückgebracht.

Wenn das Gepäckstück ein Schreibetui aus Kunststoff aufweist, können die beiden Scharnierteile vorteilhafterweise durch den Boden und den Deckel des Schreibetuis gebildet werden.

Im übrigen versteht es sich, daß, wenn das Gepäckstück aus zwei gelenkig miteinander verbundenen Kunststoffschalen besteht, die beiden Teile des Scharniers vorteilhafterweise durch die beiden Schalen gebildet werden können.

Mehrere Ausführungsbeispiele der Erfindung werden im folgenden unter Bezugnahme auf die Zeichnungen näher beschrieben. Es zeigt

Fig. 1 eine perspektivische Ansicht eines Aktenkoffers nach der Erfindung, der zwei Schreibetuis aufweist, die mit einem Boden und mit einem Deckel versehen sind, welche durch eine bevorzugte Ausführungsform eines Scharniers gelenkig miteinander verbunden sind,

Fig. 2 in vergrößertem Maßstab eine Ansicht eines der in Fig. 1 sichtbaren Schreibetuis, dessen Deckel offen dargestellt ist,

Fig. 3 in auseinandergezogener Darstellung die Bestandteile eines Schreibetuis nach der Erfindung,

Fig. 4 einen Schnitt nach der Linie IV-IV von Fig. 3,

Fig. 5 einen Schnitt nach der Linie V-V von Fig. 3,

Fig. 6 in vergrößertem Maßstab eine Teilschnittansicht nach der Linie VI-VI von Fig. 2,

Fig. 7 in vergrößertem Maßstab eine Teilschnittansicht nach der Linie VII-VII von Fig. 2,

Fig. 8 in perspektivischer Teilansicht und in auseinandergezogener Darstellung die beiden Teile und die Gelenkkachse einer weiteren Ausführungsform des Scharniers,

Fig. 9 eine Ausführungsvariante eines der Teile des in Fig. 8 gezeigten Scharniers,

Fig. 10 eine weitere Ausführungsvariante des in Fig. 9 sichtbaren Scharnierteils,

Fig. 11 eine Ausführungsvariante des anderen Teils des in Fig. 8 dargestellten Scharniers und

Fig. 12 eine weitere Ausführungsvariante des in Fig. 11 dargestellten Scharnierteils.

Der in Fig. 1 gezeigte Aktenkoffer hat einen Boden 1 und einen Deckel 2, die durch ein Scharnier beweglich miteinander verbunden sind, das den Aufbau eines der im folgenden beschriebenen Scharniere haben kann.

Der Boden 1 hat einen Traggriff 3, der von der Außenseite seiner Vorderwand vorsteht, zwischen zwei Schlössern (nicht dargestellt), mittels welchen der Deckel 2 in geschlossener Stellung verriegelt werden kann. Der Deckel 2 hat zwei Schreibetuis 4, die sich längs seiner Seite erstrecken, wel-

che den Scharnieren benachbart ist, und eine Ziehharmonikatasche 5 zum Aufbewahren von Akten, die schnell zugänglich sein sollen.

Jedes Schreibetui 4, von denen eines in den Fig. 2 und 3 gezeigt ist, hat einen quaderförmigen Boden 6 und einen Deckel 7, die beide aus Kunststoff bestehen und durch eine Achse 8 gelenkig miteinander verbunden sind.

Die untere Längswand 9 des Bodens 6 ist längs ihres vorderen Randes mit in einer Linie angeordneten Lagern oder Lagerböcken 10 versehen, die nach unten, d.h. in Richtung des Bodens 1 des Aktenkoffers vorstehen. Ebenso ist die Innenseite des Deckels 7 mit in einer Linie angeordneten Lagern oder Lagerböcken 11 versehen. Diese Lager sind etwas von der unteren Längsseite des Deckels 7, d.h. von der, die sich nahe der Achse 8 befindet, entfernt. Sie sind außerdem zwischen die Lager 10 eingefügt, mit denen sie die Achse 8 festhalten, dank welcher der Deckel 7 an dem Boden 6 klappbar ist.

In dem in den Fig. 2 und 3 dargestellten Beispiel sind die Lager 10 und 11 jeweils mit zwei Lappen oder Laschen versehen, die in Längsrichtung in Reihe und beiderseits der Achse 8 angeordnet sind und jeweils auf ihrer der Achse zugewandten Seite eine Längsaussparung aufweisen. Genauer gesagt, jedes Lager 10 hat zwei Laschen 12a, 12b, deren ausgesparte Seiten sich im wesentlichen in einer Längsmittellebene der Achse 8 befinden, wobei die Aussparungen 13a, 13b von zwei einander zugeordneten Laschen gleiche halbzylindrische Querschnitte haben und gemeinsam einen Kanal begrenzen, dessen Querschnitt etwas größer als der der Achse 8 ist. Jedes Lager 11 weist zwei Laschen 14a, 14b auf, deren der Achse 8 zugewandte Seiten Aussparungen 15a, 15b haben, welche ihrerseits einen Kanal begrenzen, der ebenfalls einen Querschnitt hat, welcher etwas größer ist als der der Achse 8.

Es sei hier angemerkt, daß die Aussparungen 15a einen recht-eckigen Querschnitt haben (vgl. Fig. 4), während die Aus-sparungen 15b einen halbzylindrischen Querschnitt haben (vgl. Fig. 5). Es ist jedoch klar, daß die Aussparungen 15a und 15b denselben Querschnitt haben könnten.

Im übrigen sei angemerkt, daß, wenn der Deckel 7 um ungefähr 90° geöffnet ist, die ausgesparten Seiten der Laschen der Lager 10 zu denen der Laschen der Lager 11 im wesentlichen rechtwinklig sind.

Die Achse 8 ist, wie es Fig. 2 deutlich zeigt, von zwei Schraubenfedern 16 umgeben, die sich jeweils in einem freien Raum erstrecken, der zwischen zwei aufeinanderfolgenden La-gern 10 und 11 gebildet ist. Diese Federn sind vorgesehen, damit sich der Deckel 7 automatisch schließen kann, sobald er nicht mehr in offener Stellung festgehalten wird. Ihre Enden 17 und 18 (vgl. Fig. 3) stützen sich auf der Innensei-te des Deckels 7 bzw. auf der Außenseite der unteren Längs-wand 9 des Bodens 6 ab, wodurch sie beim Öffnen des Deckels gespannt werden.

Gemäß Fig. 6 und 7 stützt sich die untere Längsseite des Deckels 7 auf der Innenseite der Wand 9 des Bodens 6 ab, wenn das Schreibetui weit geöffnet ist, und bildet so einen Anschlag, der den Öffnungswinkel des Deckels begrenzt.

Gemäß den Fig. 2 und 3 hat die obere Längswand 19 des Bodens des Schreibetuis einen inneren Absatz 20, und in der oberen Längsseite des Deckels 7 ist ein gekrümmter Ausschnitt 21 gebildet, der sich vor den Absatz legt, wenn dieser ge-schlossen wird. Der Deckel kann daher zum Öffnen sehr leicht mit dem Finger ergriffen werden.

Der Vollständigkeit halber sei noch angemerkt, daß die Lager 10 und 11 fest mit zwei einfachen Platten verbunden sein könnten, die später auf zwei Körpern befestigt werden, welche gelenkig miteinander verbunden werden sollen. Sie könnten außerdem an dem Boden 1 und an dem Deckel 2 des Handkoffers vorgesehen sein und die Achse aufnehmen, um die diese in bezug aufeinander gelenkig sind.

Das Scharnier, das teilweise und im demontierten Zustand in Fig. 8 dargestellt ist, besteht aus zwei Teilen 31, 32 aus Formstoff und aus einem Zylinderstift 33, mittels welchem die beiden Teile gelenkig miteinander verbindbar sind.

Das Scharnierteil 31 hat Lager 34 (von denen nur eines dargestellt ist) über die Länge einer seiner Seiten verteilt, die mit seiner sichtbaren Vorderseite eine Rinne 35 bilden. Ebenso hat das Scharnierteil 32 Lager 36 (von denen nur eines dargestellt ist) verteilt über die Länge einer seiner Seiten, wobei diese Lager zwischen die Lager 34 eingefügt werden, mit denen sie den Stift 33 festhalten, wenn das Scharnier zusammengebaut ist.

Die Lager 34 bestehen jeweils aus drei Laschen oder Lappen 37, 38 und 39, welche in Längsrichtung hintereinander angeordnet sind und jeweils eine Längsaussparung aufweisen, die mit der der anderen Laschen einen Kanal bildet, welcher den Stift 33 mit geringem Spiel aufnimmt.

Die Lager 36 bestehen ebenfalls jeweils aus drei Laschen 40, 41 und 42, die in Längsrichtung hintereinander angeordnet sind und jeweils eine Längsaussparung aufweisen, die mit der der anderen Laschen einen Kanal bildet, welcher seinerseits den Stift 33 mit geringem Spiel aufnimmt.

Die Laschen jedes Lager 34, 36 sind, wie es die Fig. 8 bis 12 deutlich zeigen, in bezug aufeinander winkelversetzt und

miteinander durch Stege 43 verbunden, die die Wände ihrer Längsaussparungen in der Höhe verlängern, beispielsweise auf einer Höhe, die wenigstens gleich dem Durchmesser des Stiftes 33 ist. Es ist insbesondere zu erkennen, daß die Innenseiten der Stege, die die Wände einer Längsaussparung verlängern, parallel sind, während ihre Außenseiten in der Verlängerung der Außenseite der benachbarten Lasche oder Laschen liegen und dieselbe Form wie diese Außenseite haben.

In dem in Fig. 8 dargestellten Beispiel ist die Lasche 38 um 180° in bezug auf die Laschen 37 und 39 versetzt, ganz wie die Lasche 41 bezüglich der Laschen 40 und 42. Es ist insbesondere zu erkennen, daß die Längseingänge der Aussparungen der Laschen des Lagers 34 in parallelen Ebenen angeordnet sind, die sich rechtwinklig zu dem Scharnierteil 31 erstrecken, während die der Aussparungen der Laschen des Lagers 36 in zu dem Scharnierteil 32 parallelen Ebenen liegen.

In dem in Fig. 9 dargestellten Beispiel sind die Laschen 37 und 38 um 180° versetzt. Die Längseingänge ihrer Aussparungen befinden sich in Ebenen, die zu dem Scharnierteil 31 parallel sind, während die der Aussparung der Lasche 38 in die Rinne 35 mündet. Die Lasche 39 ist ihrerseits um 90° gegen die Lasche 38 versetzt, wobei sich der Längseingang ihrer Aussparung in einer Ebene befindet, die zu dem Scharnierteil 31 rechtwinkelig ist.

In dem in Fig. 10 dargestellten Beispiel sind die Laschen 37 und 38 noch um 180° versetzt. Dagegen liegen die Längseingänge ihrer Aussparungen in parallelen Ebenen, die sich rechtwinklig zu dem Scharnierteil 31 erstrecken. Die Lasche 39 ist ihrerseits um 90° gegen die Lasche 38 versetzt, wobei der Längseingang ihrer Aussparung sich in einer Ebene befindet, die zu dem Scharnierteil 31 parallel ist.

In der in Fig. 11 dargestellten Ausführungsform sind die Laschen 40 und 41 um 90° versetzt, wobei sich die Längsein-gänge ihrer Aussparungen in Ebenen befinden, die zu dem Scharnierteil 32 parallel bzw. rechtwinklig sind. Die La-sche 42 hat ihrerseits dieselbe Winkelstellung wie die La-sche 40.

Schließlich sind in der in Fig. 12 gezeigten Ausführungsform die Laschen 40 und 41 um 180° versetzt, wobei die Längsein-gänge ihrer Aussparungen sich in parallelen Ebenen befinden, die sich rechtwinklig zu dem Scharnierteil 32 erstrecken. Die Lasche 42 hat ihrerseits dieselbe Winkelposition wie die Lasche 10.

Die Winkelversetzung der Laschen der Lager 34 und 36 könnte selbstverständlich Werte haben, die von den oben angegebenen verschieden sind.

Der Boden 6 und der Deckel 7 des in den Fig. 2 und 3 darge-stellten Schreibetuis können, ebenso wie die in den Fig. 8 bis 12 dargestellten Scharnierteile 31 und 32, durch Formen hergestellt werden, ohne daß es erforderlich ist, Stifte zum Herstellen der Längsaussparungen zu benutzen, die für den Durchtritt der Achse 8 oder des Stiftes 33 erforderlich sind. Dieser Vorteil ergibt sich nämlich aus der besonderen Anpas-sung der Laschen, die mit einer ausgesparten und nicht durch-bohrten Seite versehen sind.

Es sei hier angemerkt, daß die Lager 34 und 36 eine erhöhte Steifigkeit aufgrund des Vorhandenseins der Stege 43 aufwei-sen, die die Verbindung ihrer Laschen bewirken und so die Festigkeit des Scharniers erhöhen.

Selbstverständlich könnten die Scharnierteile 31 und 32 durch die Schalen eines Handkoffers oder eines Aktenkoffers, durch den Boden und den Deckel eines Schreibetuis eines Aktenkoffers oder irgendeines Behälters gebildet werden.

14
Leerseite

32-12-81

Nummer: 3150873
 Int. Cl. 3: A45C 5/12
 Anmeldetag: 22. Dezember 1981
 Offenlegungstag: 12. August 1982

- 19 -

3150873

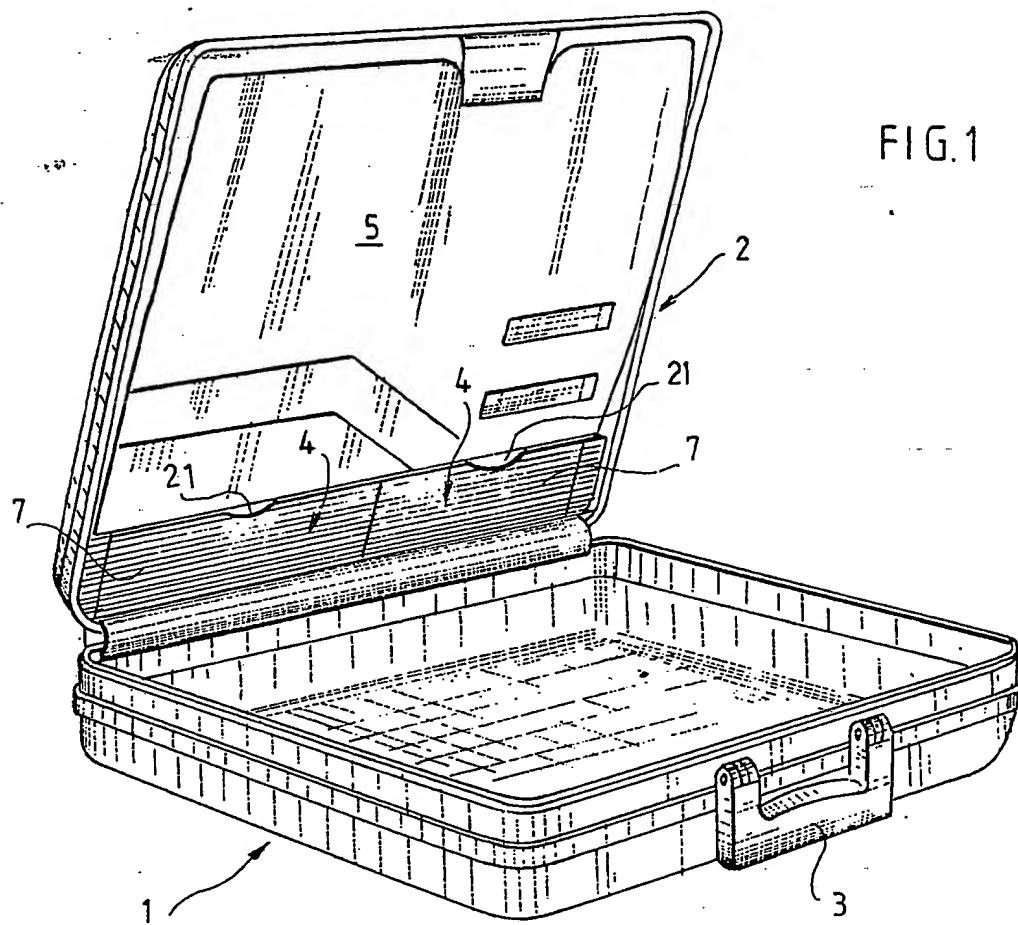


FIG.1

FIG. 6

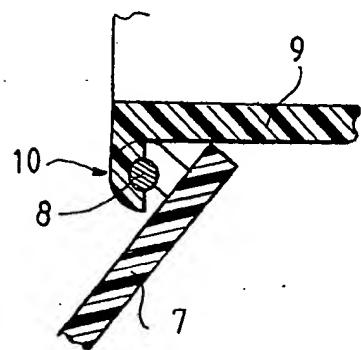
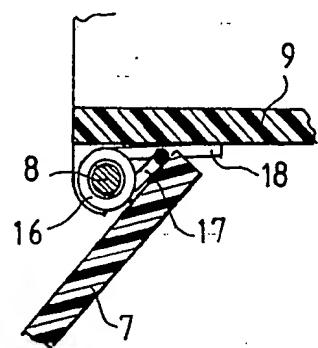


FIG.7

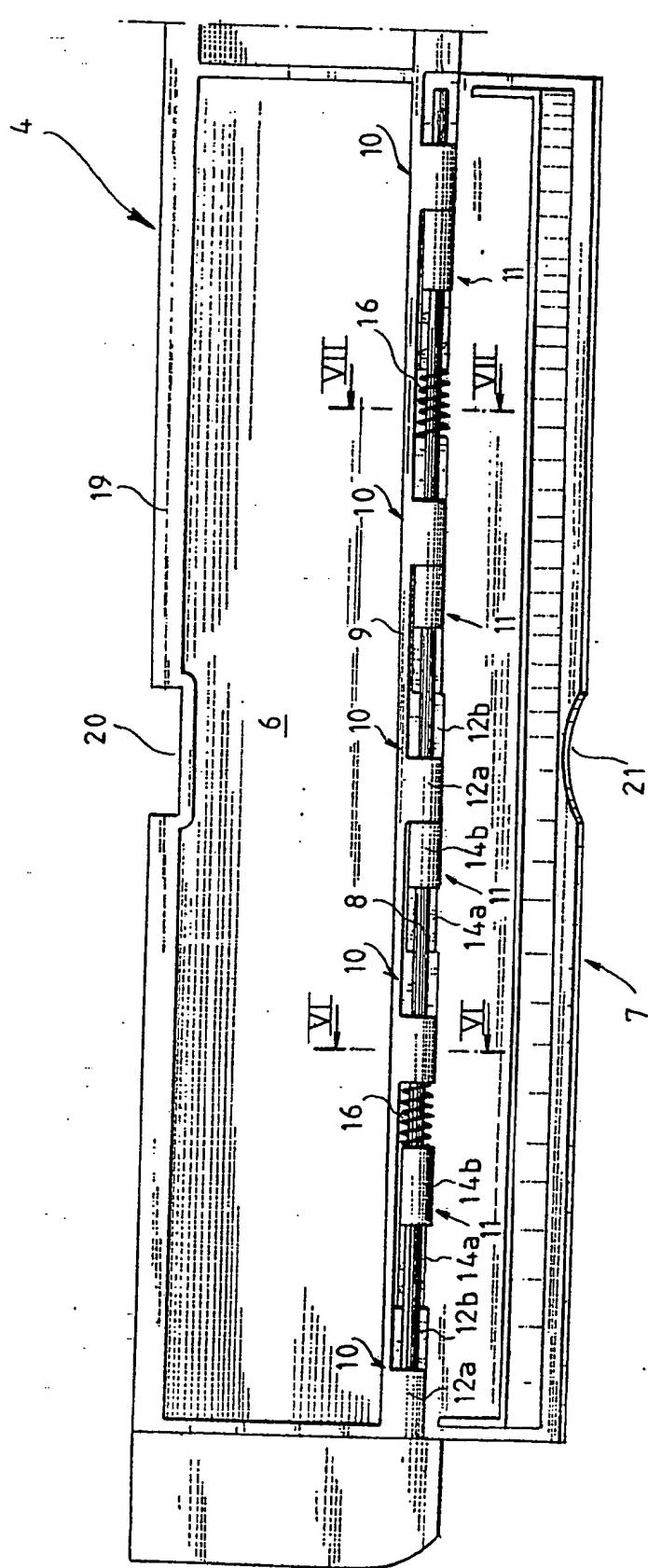


22.10.81

3150873

25

FIG. 2



3150873

16

22-12-01
26

FIG. 3

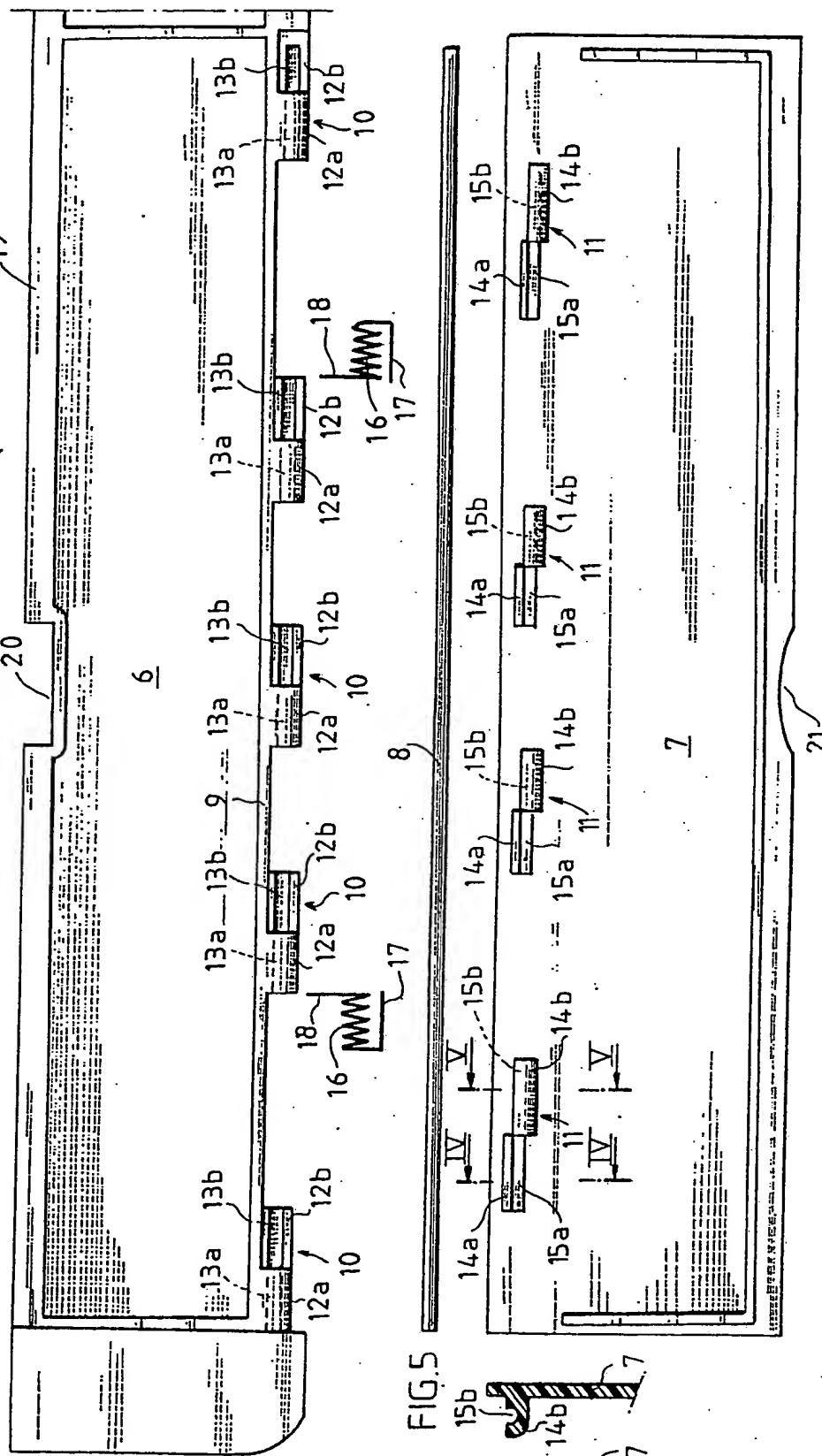
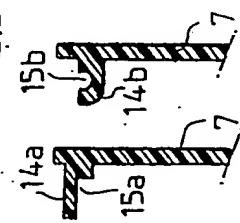
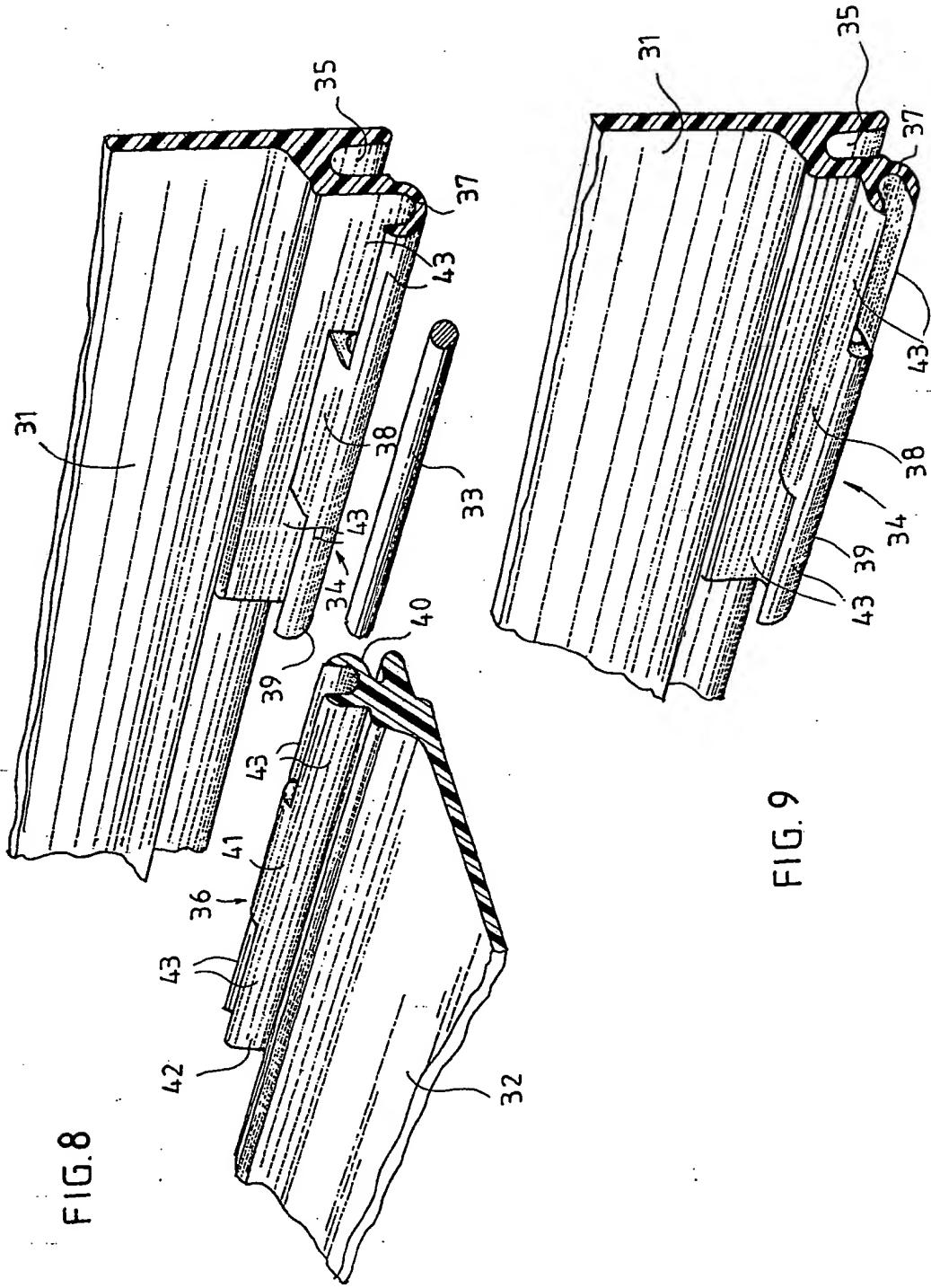


FIG. 4 FIG. 5



22.12.81
17

3150873



20.12.01

3150873

18

FIG. 10

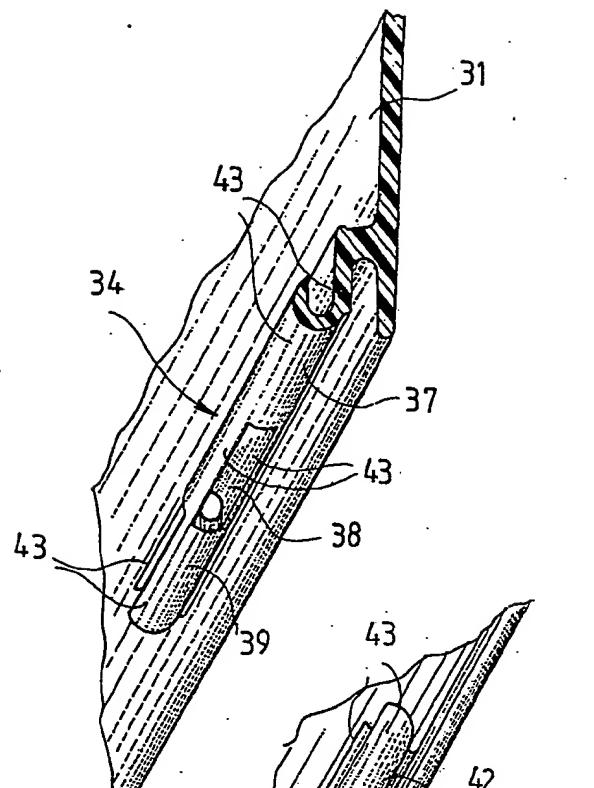


FIG. 11

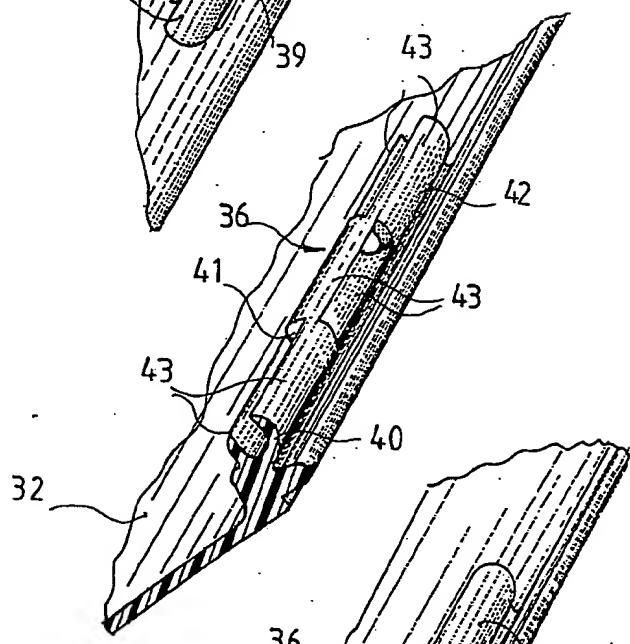


FIG. 12

